

***RELAZIONI***



**LUCA SISTO**

*(Dirigente dell'Ufficio Politica dei Trasporti di CONFITARMA – Roma)*

**FLAGGING OUT E BANDIERE OMBRA:  
IL REGISTRO INTERNAZIONALE \***

Grazie Presidente De Vita per la presentazione. Vorrei iniziare portando i saluti del Presidente Clerici e del dottor Perissich della Confitarma, che mi hanno incaricato di rappresentare il punto di vista dell'associazione in un Convegno così prestigioso ed importante.

Rinnovo i miei ringraziamenti per il professore Fanara, al quale testimonio l'apprezzamento più vivo per il lavoro svolto nell'organizzazione dell'Incontro.

Il mio intervento non avrà un taglio esclusivamente giuridico. Il ruolo della Confitarma, infatti, è proprio quello di far capire il più possibile che la navigazione, e quindi il commercio internazionale, sono una “scienza” giuridica, economica e sociale, un coacervo di intrecci che si uniscono e che trovano il loro punto di unione nella nave. La nave – come ci ricordava ieri il dott. Orlandi – non può essere considerata solo una infrastruttura navigante, ma è per definizione una industria mobile, dove si incontrano legislazioni, culture, contratti ed economie diverse.

Cercherò di illustrare, con l'ausilio di alcuni grafici (*pag. 312 e ss.*), come la flotta mondiale si sia evoluta negli ultimi anni e quale sia, nella pratica, la differenza tra registrazione ed effettivo controllo della nave.

---

\* Si ringrazia il Dott. BELTRANO di Confitarma che ha curato la realizzazione dei grafici riportati a pag. 312 e ss..

In particolare, mi soffermerò sui concetti di armatore registrato e di *disponent owner*.

Cercherò di sottolineare come il *genuin link*, di cui tanto si è discusso in dottrina, si sia in qualche modo frantumato attraverso due strumenti: il primo è la *bareboat charter registration*, il secondo è quello che forse ancor di più merita attenzione: mi riferisco al vincolo giuridico che non lega più la nave al concetto di Stato e bandiera, ma al porto e al tipo di registrazione, a volte diversi, all'interno di uno stesso Stato.

Vedremo poi brevemente quali siano stati gli effetti del Registro Internazionale italiano che, istituito dalla legge n. 30 del 1998, ha realmente rivoluzionato la contrattualistica del personale addetto alla navigazione su navi battenti la bandiera italiana.

Cercherò, commentando gli ultimi due grafici, che rappresentano poi le conclusioni della mia relazione, di tracciare quali siano gli obiettivi futuri della nostra politica.

Confitarma quest'anno compie cento anni. È motivo ancora più di orgoglio essere qui oggi a presentare il nostro centenario, celebrato attraverso una serie di avvenimenti: il primo, tenutosi a Roma il 14 giugno scorso con la partecipazione del Ministro Lunnardi, aveva per oggetto un tema significativo "Scegliere il mare: competitività e sviluppo in Italia ed in Europa"; il secondo, invece, si terrà il 28 settembre a Napoli.

Forse ricorderete che Confitarma aveva avuto, già nel 1998, l'idea di pubblicare un'analisi comparata – quello che si chiama nel nostro ambiente "Libro bianco" – in cui era spiegato come le bandiere europee potevano fare cabotaggio e quale fosse il *gap* di competitività che la flotta italiana aveva rispetto alle altre bandiere europee, nell'affrontare il processo di liberalizzazione del cabotaggio marittimo disciplinato dal Regolamento comunitario 3577/92.

Nel "Libro bianco" dimostravamo come, di fronte ad una apparente e formalmente ineccepibile eguaglianza di condizioni all'interno della liberalizzazione del traffico europeo, in realtà le condizioni di competitività delle flotte dei vari Paesi erano talmente divergenti che si creavano delle situazioni assurde.



Tutt'oggi, ad esempio, le navi in *bareboat charter registration in*, cioè le navi che inalberano la bandiera italiana temporaneamente a seguito di locazione a scafo nudo, non possono fare cabotaggio in Italia, mentre lo possono fare navi di altri registri europei. Ciò significa, per intenderci, che una nave registrata nelle Isole Canarie o a Madeira (i registri internazionali di Spagna e Portogallo) si può presentare nei nostri mari e svolgere traffici di cabotaggio a condizioni di esercizio di gran lunga migliori delle nostre.

Passiamo ora ad analizzare l'evoluzione della nostra flotta.

Abbiamo superato nuovamente il tetto di novemilioniquattrocentomila tonnellate di stazza lorda e ci avviciniamo a dieci milioni, traguardo che vorremmo conseguire a fine anno.

Il nostro sistema associativo rappresenta ormai il 94% del tonnellaggio italiano (v. *figura 1, pag. 312*).

Nella nostra associazione, in realtà, c'è ancora molta frammentazione e parcellizzazione. Rispondiamo ad un disegno di capitalismo industriale italiano, con un assetto tipicamente familiare: siamo in alcuni casi ancora piccoli, anche se speriamo di non fare parte anche noi di quel fenomeno industriale tipicamente italiano, di quel "nanismo", cui faceva cenno ieri il dott. Orlandi.

In realtà, il "bene nave" è oggi un bene industriale di altissimo valore. Pensate che le ultime navi di Costa Crociere, realizzate con investimenti cospicui, hanno raggiunto dei valori, in uscita dal cantiere, superiori largamente ai mille miliardi di lire a nave, sfiorando, per una nave in particolare, i millecinquecento miliardi. Una flotta con cinque o sei navi può sembrare per il grande pubblico di dimensioni modeste, in realtà si tratta di investimenti altissimi.

Per quanto riguarda il lavoro italiano a bordo della nostra flotta, ci aggiriamo intorno alle ventiquattromila unità. Pongo subito un problema: occorre – e la legge 30/1998 che ha istituito il Registro Internazionale richiama detta esigenza – arrivare urgentemente ad un censimento del lavoro italiano a bordo.

Oggi è difficile sapere quanti siano i marittimi italiani. Se si considerano i turni particolari depositati presso le Capitanerie di Porto si troveranno registrati, come marittimi italiani, persone che non navigano mai o persone che magari fanno una settimana di im-

barco poi sbarcano e vanno “sotto cassa malattia”, e non si reimbarcano se non dopo molto tempo.

C'è stato un grande sforzo del nostro armamento nelle nuove costruzioni. Sono stati effettuati grandi investimenti di nuovo naviglio per maggiore sicurezza della navigazione.

Ma vorrei porre ora l'attenzione sul moltiplicatore del Censis (v. *figura 1, pag. 312*), che probabilmente alcuni hanno già avuto modo di conoscere nelle pubblicazioni curate dalla Federazione del Mare.

Ciò che interessa testimoniare è come di fronte anche ad una singola unità a bordo di una nave si sviluppa del lavoro a terra, in dimensioni vicine a due o a tre unità.

Si tratta di un fattore moltiplicatore di grandissimo interesse. Il nostro settore è stato spesso sottodimensionato, poiché ha meno visibilità politica rispetto ad altri settori, ma il nostro indotto riguarda ben centomila unità, tra lavoro di terra e lavoro di mare.

Dietro questo lavoro c'è la grandissima professionalità di quei mestieri che sono paralleli e vicini a quello del lavoro di bordo. Penso agli agenti marittimi, agli spedizionieri, a tutto il mondo che opera, generando lavoro e ricchezza, intorno al settore industriale del mare.

Questo moltiplicatore genera quel *cluster* marittimo, che – a sua volta – genera PIL, produzione, attraverso dinamiche vicine a quelle che ieri ci sono state illustrate nella tabella dei moltiplicatori container-PIL.

Il settore marittimo è un comparto industriale ad altissima capitalizzazione, che produce lavoro, produzione, energie inaspettate, apparentemente invisibili, un po' come le autostrade del mare, che sono vie non tracciate, di cui è possibile vedere solo i caselli, i porti.

I nostri traffici hanno raggiunto il 70% del traffico import/export, ma anche nel cabotaggio nazionale le cifre del comparto marittimo si stanno avvicinando a quote interessanti di mercato. In particolare, scopriamo che i diciotto milioni di passeggeri trasportati dalla nostra flotta rappresentano il 46 per cento del totale del cabotaggio interno marittimo (v. *figura 2, pag. 313*).

Passiamo ora ad analizzare il *flagging out*: da questa tabella (v. figura 4, pag. 315) si vede chiaramente cosa significa *flagging out*, cosa significa per un Paese occidentale perdere flotta battente la propria bandiera. Nella classifica delle flotte mondiali, per registrazione di navi, troviamo ai primi posti Panama, Liberia, Bahamas, Malta etc.

La posizione numero cinque e la posizione numero sette sono occupate, rispettivamente, dalla Grecia e dalla Norvegia: sono le uniche due eccezioni immediatamente visibili nella lista, un *cahier de doléances* – direi – di bandiere cosiddette “ombra”.

La Grecia e la Norvegia sono le prime due flotte invece “vere”, in cui il soggetto armatore registrato coincide con il *disponent owner*, cioè colui che ha il mezzo a disposizione.

Non è un caso. La Grecia è l’unico Paese europeo di tradizione e cultura marittima che non ha un registro internazionale. Non ha avuto bisogno di istituire un registro internazionale *ad hoc*, poiché ha fatto coincidere in un unico registro – peraltro europeo, quindi abilitato a svolgere traffici anche di cabotaggio – delle condizioni economiche, normative e fiscali di gran lunga equivalenti alle cosiddette bandiere ombra.

È riuscita così a sintetizzare in un registro europeo delle condizioni di favore che sono, per definizione, “liberiane”, “panamensi”.

La Norvegia è stata, invece, il nostro esempio, il nostro “registro madre”. Nel 1987, la Norvegia ha istituito il *Norwegian International Ship Register* (cosiddetto NIS), modello sul quale noi abbiamo sviluppato i nostri studi per istituire il nostro Registro Internazionale.

A seguito dell’istituzione del NIS, la flotta norvegese da quattro milioni di tonnellate è “esplosa” verso le 20 milioni di tonnellate, recuperando quel *cluster* marittimo, generatore non solo di cultura, ma anche di economia e di valore per il Paese.

*One State, one Flag, one Ship*: uno Stato, una Bandiera, una Nave. Da sempre il diritto internazionale indica questo *link* giuridico, e non solo economico, che nasceva dall’esigenza di un primo riconoscimento da parte dello Stato di una “costoletta” del suo territorio, che navigava e si allontanava dal Continente.

Questa volontà di riconoscere, e quindi di proteggere, il bene-nave e l'unità viaggiante, si è poi rivelato un *boomerang* per gli Stati occidentali, laddove le loro legislazioni madri – legislazioni statiche, territoriali – hanno imposto alla nave di competere sui mercati internazionali con condizioni legislative di un Paese che, nel frattempo, aveva maturato costi sociali altissimi, fiscalità elevatissima e, quindi, l'impossibilità di competere nei mercati.

Forse ricorderete che qualche anno fa Confitarma presentò una pubblicazione sulla competitività della nostra flotta adibita a traffici internazionali. Avevamo fatto notare come una cisterna italiana, nel 1996, si trovava ad operare nei mercati internazionali con un *gap* di competitività rispetto ad una nave cisterna liberiana, intorno ad 1 miliardo e mezzo di lire l'anno. A parità di prodotto trasportato, a parità di navi, inalberare bandiera italiana significava, per l'armatore italiano, un miliardo e mezzo in più l'anno di costi, rispetto a un mercato internazionale dei noli giustamente calibrato su costi medi internazionali.

A questo punto, apro subito un tema, probabilmente metagiuridico, ma che può consentirci di risolvere facilmente alcuni aspetti attinenti maggiormente al diritto internazionale. Vale a dire, finché non si ha consapevolezza che la nave è veramente unità mobile e industria navigante, non si può neanche cogliere quell'aspetto particolare costituito dal lavoro di bordo e dall'economia che si crea.

Quando si leggono, come fatto ieri, delle tabelle in cui è indicato il costo di una nave, non si deve pensare ad esso come se fosse il costo sostenuto da un industriale per un'industria tessile di terra. Ciò è concettualmente errato, perché se le nostre infrastrutture sono cosiddette leggere, invisibili e probabilmente meno seguite, è anche vero che sono più veloci delle altre infrastrutture.

Un armatore può comprare, può noleggiare e può locare. Il costo dell'azienda rispetto all'unità-nave non può essere considerato staticamente, poiché non ha alcun senso da un punto di vista economico.

La dimensione di una flotta – e quindi dell'industria marittima di una nazione – può crescere o decrescere rapidamente e i suoi costi

possono crescere o decrescere con maggiore facilità e velocità rispetto ad altre industrie, che sono invece statiche e legate al territorio.

In questo momento, ad esempio, mentre io parlo, mio fratello, nato a Palermo, formatosi a Roma e a Londra, sta noleggiando da Montecarlo una grande petroliera di bandiera liberiana appartenente ad un signore, nato ad Hong Kong, che vive a New York, e questa petroliera probabilmente arriverà tra qualche giorno qui in Sicilia.

Questo è lo *shipping*, questa è la vivacità, l'intrinseca internazionalità del settore. Se non si coglie questo aspetto non si può parlare neanche del lavoro a bordo di una nave iscritta nel Registro Internazionale italiano, altrimenti poi gli esperti di diritto del lavoro ci ricordano che non si può corrispondere un salario diverso ai lavoratori che svolgono a bordo le medesime mansioni.

Ma se non si coglie questo aspetto, se non si coglie che in quella cisterna c'è un marinaio filippino, o pakistano, che con 1.400 dollari al mese (salario minimo "sindacalizzato" dall'ITF) può magari, a fine anno, comprare la casa per la sua famiglia, non si coglie neanche l'aspetto innovativo del Registro Internazionale italiano.

Consideriamo, invece, la flotta dal punto di vista del controllo effettivo (v. *figura 5, pag. 316*). Non troviamo elencate né Liberia, né Panama né Bahamas, qui incontriamo gli armatori, le società industrializzate.

La Grecia e la Norvegia sono al primo e al terzo posto. Sono Paesi con vera cultura marittima.

Con riferimento all'Italia, la quota con bandiera estera è del 36% rispetto alla bandiera nazionale.

La flotta controllata è in tonnellate di portata lorda, divisa in bandiera nazionale e bandiera estera. La quota con bandiera estera in altri Paesi industrializzati è molto più alta, rispetto all'Italia. Ciò significa che in fondo l'armamento italiano non si è ancora veramente internazionalizzato, non si è delocalizzato del tutto. Ha una quota abbastanza contenuta di bandiera estera e ciò vuol dire anche che l'armatore italiano tiene alla sua bandiera.

Il rilancio della flotta italiana è stato articolato in tre fasi (*figura 6, pag. 317*). Negli anni '70 e '80 ormai il *flagging out* aveva

fatto capire che l'Italia avrebbe perso la sua flotta adibita alla navigazione internazionale.

Con grande fatica, ma con successo, nel 1989 è stata introdotta la *bareboat charter registration*. Ci siamo arrivati attraverso un passaggio sindacale complesso.

Ricordo che noi avevamo chiesto subito il registro internazionale sul modello norvegese. Il Sindacato rispose negativamente: non si può avere un registro internazionale, dove riconoscere diversità di salari, dove riconoscere trattamenti differenti per i lavoratori nel nostro stesso territorio.

Trovammo una soluzione che lasciò un po' perplessi dal punto di vista giuridico, la *bareboat charter registration* italiana.

Proprietario/armatore a Genova loca la sua nave con bandiera stranieri rispetto ai lavoratori italiani svolgenti medesime mansioni italiana ad un locatario straniero che ha sede a Nassau con temporaneo cambio di bandiera (v. *figura 7, pag. 318*); ma cosa cambia a bordo? Cambia molto: cambia la bandiera, quindi cambia lo Stato di registrazione e cambia l'equipaggio a bordo.

Però, *bare boat* significa scafo nudo: in realtà questo è uno scafo parzialmente armato. Io, proprietario-armatore italiano offro la mia nave al locatario di Nassau, Bahamas, con parte dell'equipaggio italiano (italiano e non comunitario!) a bordo, le persone significativamente più importanti, cioè: comandante, primo ufficiale, direttore di macchina e due allievi ufficiali per generare formazione di lavoro qualificato.

La *bareboat charter registration* ha rappresentato un primo e fondamentale passo verso l'internazionalizzazione della nostra flotta.

Probabilmente non saremmo mai arrivati al Registro Internazionale senza questa esperienza, concertata, burocratizzata, se volete, sindacalmente controllata. Si è in presenza di una nave che, con l'autorizzazione di un ministero italiano, ha di fatto a bordo due regimi giuridici: il regime della bandiera, ad esempio liberiana, ed un regime giuridico contrattualmente depositato presso il Ministero, attraverso il quale lo Stato italiano interviene su alcuni aspetti significativi della navigazione della nave.

Segnalo velocemente i due problemi giuridici della *bareboat charter registration*. Il primo è il seguente: Genova (Italia) riceve da Nassau (Bahamas), un nolo, il nolo di *bareboat*, il nolo di scafo nudo perché l'armatore italiano concede la propria nave in locazione (v. *figura 7*, pag. 318).

Quel nolo viene, naturalmente, tassato in Italia. Allora il valore di quel nolo è fondamentale ai fini della correttezza dell'operazione. Quindi, il primo problema della *bareboat charter registration* è costituito dal valore del nolo, è il cosiddetto *transfer price*.

Il secondo problema è il seguente: l'operatore di Nassau ha in esercizio la nave battente la bandiera di Bahamas e la impiega sul mercato attraverso, ad esempio, un *time charter*. Ciò significa che detto operatore riceve un nolo in Bahamas ove la tassazione è zero, così come in Liberia, ed a Malta.

Tuttavia, questo soggetto che utilizza la nave deve essere chiaramente un soggetto diverso da chi l'ha ricevuta dal proprietario italiano, altrimenti si chiude il "cerchio" della *bareboat charter registration*: il soggetto che riceve la nave deve essere diverso dal soggetto che gliel'ha data, altrimenti si configura una stabile organizzazione all'estero, con gli effetti di una tassazione del reddito prodotto dalla nave legata al territorio italiano.

Questi sono i due problemi della *bareboat charter registration*.

Attenzione, però, la bandiera che viene inalberata è quella della Liberia. Allora, mi chiedo: ma si tratta veramente di una "bandiera ombra"? Un operatore come Costa Crociere che, sino all'anno scorso, aveva tutte le sue navi – del valore di cui sopra – che battevano bandiera liberiana, dava le sue navi a una bandiera ombra?

E allora bisogna avere anche il coraggio di dirlo, cambiamo questa terminologia: queste sono bandiere internazionali, sono le bandiere dello *shipping*.

Certamente è meglio che siano europee, che siano di uno Stato vero, perché ha ragione il Presidente De Vita quando ricorda che la Liberia non è neanche uno Stato.

Tuttavia, dette bandiere posseggono quasi la metà della flotta mondiale. Conseguentemente anche gli standard di sicurezza non possono che essere internazionalizzati e, al riguardo, aspetto con ansia la Relazione di chi mi seguirà.

Com'è possibile che il 50% della flotta mondiale non segua standard di sicurezza accettabili nel mercato? Non esisterebbe il mercato dello *shipping*. È chiaro che si tratta di una provocazione.

È emerso chiaramente, invece, che le bandiere ombra consentono alla nave di “rincorrere” dinamicamente quegli Stati che offrono agli armatori la possibilità di maggiori profitti, o, nel caso nostro, di poter almeno “stare” sul mercato.

Velocemente illustro l'andamento della *bareboat charter registration*. Abbiamo avuto 92 navi nel 1996 (v. *figura 8, pag. 319*). Da quando è stato istituito il Registro Internazionale, invece, l'utilizzo della *bareboat charter registration* è sensibilmente diminuito.

Intanto, è cresciuta progressivamente la flotta italiana iscritta nel Registro Internazionale: centottatancinque navi immediatamente dopo l'istituzione, con un travaso della bandiera di primo registro alla bandiera del registro internazionale.

Il dato è ancor più significativo, forse, in termini di tonnellaggio: nel 1990 la nostra flotta è divisa in due registri, il registro ordinario e il registro di *bareboat charter registration* (v. *figura 9, pag. 320*).

È interessante notare come una parte significativa della flotta italiana abbia navigato fino al 1998 in condizioni di registrazione di primo registro (registro ordinario) e quindi abbia navigato nei mari internazionali, competendo con bandiere che avevano quel citato differenziale di competitività rispetto al nostro.

Allo stato, le navi iscritte nel registro ordinario sono molte, ma sono quelle più piccole (quindi quelle di dimensioni e tonnellaggio inferiore): la media è di 2000 tonnellate, mentre coincide stranamente la media di tonnellaggio della *bareboat charter registration* e del Registro Internazionale (v. *figura 10, pag. 321*). Tutte le navi grandi adibite al traffico internazionale o fanno ricorso resi-



dualmente alla *bareboat charter registration*, o sono iscritte nel Registro Internazionale.

Noi vogliamo questa politica del doppio binario, vogliamo conservare la *bareboat charter registration* perché ha un significato, certamente meno visibile, meno importante di prima, ma ancora attuale. Infatti, in alcuni traffici non c'è bisogno della bandiera italiana o magari il noleggiatore a scafo nudo preferisce avere la bandiera del suo Paese per poter fare cabotaggio (cosa che non si può far da noi). Per cui noi vorremmo conservare i due regimi, anche se residualmente.

Non c'è dubbio però che l'istituzione del Registro Internazionale abbia rappresentato per tutti, studiosi ed operatori, una grande, importantissima novità.

Le principali differenze tra Registro ordinario e Registro internazionale sono schematizzate nella figura 11 (pag. 322).

Il Registro Internazionale comporta visibili benefici. Ci stiamo avvicinando a condizioni di competitività realmente interessanti: tassazioni in capo all'armatore del 7,4% sul reddito, esenzione dall'IRAP. Dal punto di vista del costo del lavoro marittimo, il credito di imposta è pari all'IRPEF del marittimo ed è previsto lo sgravio al 100% dei contributi. L'armatore paga il netto per il lordo, abbattendo tutti quegli oneri sociali che gli impedivano di competere sul mercato, perché il marittimo italiano non guadagna 100 lire in più del marittimo di un altro Paese, ma costa, rispetto a quest'ultimo, 200 lire di più.

Questo è il vero problema di competitività del costo del lavoro. I marittimi italiani sono pagati come gli altri marittimi, ma costano molto di più all'armatore, mentre Liberia, Panama, Malta, prevedono una tassazione pari a zero, non certo del 53%!

La vera innovazione giuridica del Registro Internazionale è riscontrabile in tema di equipaggio, ovvero l'aver internazionalizzato la contrattualistica di bordo, con una vera "rivoluzione giuridica", facendo coesistere a bordo di una nave italiana (attenzione è territorio italiano, non è *off shore*, la nave di Registro Internazionale italiano è a tutti gli effetti una nave italiana) figure professionali provenienti da Paesi diversi, contrattualizzate in Confitarma, alla

presenza del sindacato internazionale, i cui delegati sono i rappresentanti della FIT-CISL, UIL-TRASPORTI e FILT-CGIL.

I sindacati assicurano che il trattamento normativo, economico, salariale e previdenziale del marittimo extracomunitario a bordo della nave italiana sia un trattamento che il sindacato internazionale riconosce essere standard, e quindi le nostre navi non potranno mai essere dichiarate sub-standard, non potranno mai essere *black listed*, ovvero bloccate in alcun porto dal sindacato internazionale.

Pertanto, coesistono a bordo contratti diversi, la cui base giuridica è “rivoluzionaria” rispetto ai “vecchi” concetti di diritto costituzionale di pari trattamento salariale e di eguaglianza formale.

Un marinaio filippino, non residente in Italia, pagato 1.400 dollari al mese, percepisce uno stipendio che è addirittura superiore allo stipendio del suo pari grado italiano, se parametrato, naturalmente, al PIL ed al potere d’acquisto del suo Paese di provenienza.

Abbiamo superato il concetto di parità di trattamento, sufficienza e proporzionalità della retribuzione, aprendo la strada verso differenti trattamenti salariali, qualora obiettivamente giustificati e se la fonte del lavoro del marittimo è la nave. La nave può, infatti, navigare solo perché l’armatore può corrispondere salari differenti, altrimenti quella nave dovrà competere con Norvegia, Liberia, Panama, con costo zero e tariffe sindacalizzate a livello internazionale.

La contrattualista e la possibilità di avere italiani o extracomunitari a bordo di navi italiane sono sintetizzate nella figura 12 (*pag. 323*).

In questo momento, abbiamo ancora due contratti. Un contratto c.d. “naviglio minore” e un contratto “naviglio maggiore”, la cui soglia è costituita da tremila tonnellate di stazza lorde o, più correttamente, quattromila tonnellate di stazza compensata, coefficiente questo che tiene conto di alcuni aspetti dello scafo della nave.

Nel registro ordinario l’equipaggio è costituito ancora da tutti italiani e comunitari. Ma penso che sia l’ultima volta che un rappresentante Confitarma possa affermare ciò: due settimane fa è stato siglato un accordo con il Sindacato che apre, per la prima volta nel cabotaggio, la possibilità di avere equipaggi parzialmente

extracomunitari a bordo di navi italiane di registro ordinario, con deroga specifica.

Con riferimento alla *bareboat charter registration*, considerando le navi maggiori, l'equipaggio è costituito da sei italiani a bordo, quattro ufficiali e due allievi ufficiali.

Il Registro Internazionale, invece, ha tre possibilità, lettera A, B e C.

Nella lettera A sono comprese le navi che provengono dalle matricole italiane, quindi già italiane; la lettera B (*bareboat charter registration*) fa riferimento a navi che passano dalla *bareboat charter registration*. La lettera C considera le navi di nuova costruzione, quindi uscite dal cantiere o navi acquistate dall'estero.

Sussistono però delle possibilità di deroga, alcune introdotte in via legislativa dalla recentissima legge n. 88 del 2001, altre per situazioni particolari (v. *figura 13, pag. 324*).

Faccio un esempio: nel momento in cui noleggio un mezzo ad un Paese dove la nave opera stabilmente, per esempio per lavori in mare e rifornimenti a piattaforme petrolifere, in Libia o in Brasile, offro la mia nave italiana come assistenza a queste piattaforme. Poiché la nave opera dodici mesi l'anno in piattaforma, non ha più senso che la nave sia equipaggiata da personale solo italiano. Probabilmente i tecnici della piattaforma vorranno alcuni tecnici del loro Paese. Allora, contrattualmente è prevista questa possibilità di offrire una nave italiana, ad esempio, con equipaggio brasiliano, se la nave va in Brasile.

In casi eccezionali, possiamo imbarcare anche ufficiali extracomunitari con deroga sindacale.

I risultati che abbiamo raggiunto sono sintetizzati nella *figura 14 (pag. 325)*. Sono osservabili due frecce, una che scende e una che sale. Quella che scende è la nostra previsione di sparizione della flotta italiana dedicata ai traffici internazionali. Stando così le cose, c'era solo una possibilità: delocalizzarsi del tutto o parzialmente, attraverso *bareboat charter registration* o locazioni fittizie all'estero. Come abbiamo visto, attraverso l'istituzione del Registro Internazionale, la flotta italiana è tornata a crescere e si avvicina a raggiungere i dieci milioni di tonnellate di stazza lorda.

Si apre adesso il grande problema del cabotaggio. Il *genuine link* non è più Stato-bandiera-nave ma è con il porto di registrazione. Quando vedete una nave con scritto a poppa Palermo, Genova, non si sa che nave sia in realtà, ma si sa solo che è una nave italiana, ma non se è di primo registro o di registro internazionale.

Ieri visitavo via mare, con gli amici Fazio, il porto di Augusta. C'erano due navi ancorate: una si chiamava Edoardo D'Alesio, bandiera Antille olandesi (*bareboat charter registration*), noto armatore di primaria importanza di Livorno; la seconda si chiamava Bice A, nave chimichiera del gruppo Amoretti, ex *bare boat charter registration*, ora iscritta nel Registro Internazionale.

Si tratta di due navi ancorate ad Augusta, al polo Enichem Priolo, tutte e due con regimi giuridici differenti, di armatori italiani soci di Confitarma, con due mondi a bordo differenti.

La sfida attuale è quella di recuperare competitività nel settore del cabotaggio: dobbiamo avvicinarci alle condizioni operative degli altri Paesi europei che possono fare cabotaggio in Italia (v. *figura 15*, pag. 326). Se uno Stato consente alle proprie navi di fare cabotaggio nel suo Paese, quelle navi possono fare cabotaggio negli altri Paesi europei. Ormai, i registri internazionali nel Nord-Europa sono stati equiparati ai registri nazionali, cosicché, nei Paesi nordici, le navi iscritte nel registro internazionale possono svolgere servizi di cabotaggio non solo nei loro stessi Paesi, ma anche in Italia.

Ci troviamo a competere con navi battenti bandiere, "apparentemente" europee, i cui equipaggi sono tutti extracomunitari e i cui costi fiscali sono di gran lunga inferiori ai nostri. Quindi, chiederemo fortemente di poter navigare nei nostri mari almeno con condizioni di esercizio simili a quelli dei nostri partner e competitori europei.

Secondo importantissimo obiettivo da raggiungere – lo ricordava anche il Presidente Tesini – è il "*tonnage tax system*". Oggi la tassazione legata al reddito della nave è, a nostro avviso, superata. Molto meglio per lo Stato essere sicuro di ricevere un "*income*" certo dalla registrazione del bene nei registri nazionali, che genera poi altri redditi, piuttosto che analizzare fiscalmente i redditi della

nave, che sono per definizione casuali, legati al mercato ed ai cicli dei noli.

Un terzo punto importante è rappresentato dallo sviluppo delle attività di formazione marittima.

Nella “bassa forza” è oggi difficile trovare un ragazzo che a diciotto anni voglia allontanarsi sei, sette, otto mesi l’anno dalla sua famiglia; è più facile magari che un ufficiale, che ha una prospettiva di carriera, ed anche economica, differente, voglia invece avvicinarsi a questo mestiere. Oggi i nostri armatori incontrano serie difficoltà per completare gli equipaggi.

La formazione degli ufficiali è divenuto oggi un tema fondamentale. Pensate che noi siamo arrivati, addirittura, ad aprire una scuola di formazione a Cuba. Confitarma, in questo momento, sta collaborando all’apertura di una scuola all’Havana, anche perché la nazionalità cubana è molto vicina per cultura cattolica, per vicinanza di costumi, a quella italiana, per cui, a bordo di navi da crociera italiane, l’equipaggio cubano si trova molto bene.

Un altro traguardo da raggiungere è, in un prossimo futuro, il superamento della distinzione tra registro internazionale e registro nazionale sull’esempio di altri Paesi, come la Grecia.

Dovremo arrivare ad un unico registro dove poter registrare le nostre navi con un’unica situazione giuridica di riferimento. Ciò, a nostro avviso, è semplicemente un bene per il Paese, anche grazie a quel moltiplicatore, cui facevo prima riferimento: più navi registrate in Italia significa più lavoro a terra, a bordo, e, sicuramente, ricchezza per il Paese.

Chiudo, Presidente, e ringrazio per l’attenzione, sperando di aver fornito almeno qualche spunto di riflessione per i dottorandi e per tutti i partecipanti a questo importante Convegno.

# Confitarma in sintesi 1

## Flotta

- 1.100 navi, pari ad oltre 9.400.000 tonnellate di stazza lorda, presenti su tutte le principali rotte nazionali e internazionali
- 94% del tonnellaggio italiano

## Associati

- 140 imprese e gruppi armatoriali per un totale di 220 società di navigazione (soci effettivi)
- 40 imprese ed enti legati alla marineria (soci aggregati)

## Addetti

- 24.000 unità impiegate a bordo e a terra (19.500 a bordo di navi italiane, 1.500 a bordo di navilocate all'estero, 3.000 a terra)

## Investimenti

- 4.100.000 tsl di naviglio costruite o impostate a partire dal 1990 nell'ultimo decennio, con un impegno finanziario che supera i 15.000 miliardi di lire
- 32.000 miliardi di lire di produzione di beni e servizi, attivata nei settori economici a monte con gli investimenti degli anni 1990-2000 (moltiplicatore 3,14 secondo il Censis)

Figura 1

## Confitarma in sintesi 2

### Traffici

#### Traffico internazionale

- 120 milioni di tonnellate di merci trasportate in tutto il mondo con navi di proprietà e noleggiate
- 70 linee regolari di navigazione che collegano l'Italia al resto del mondo

#### Cabotaggio tra porti nazionali

- 18 milioni di passeggeri (46% sul totale)
- 10 milioni di metri lineari di veicoli commerciali (55%)
- 51 milioni di tonnellate di merci (85%)
- 3 milioni di autovetture (57%)

Figura 2

## Internazionalizzazione della flotta mondiale

(Tonnellaggio complessivo controllato dall'armamento dei principali Paesi marittimi - migliaia di TPL)

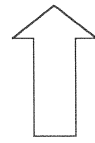
Navi > 1.000 tsl al 1° luglio 2000		Flotta controllata		Bandiera nazionale		Bandiera estera		Quota con bandiera estera		Quota su flotta mondiale	
		N.navi	000 tpi	N.navi	000 tpi	N.navi	000 tpi	%	%		%
1	Grecia	3.222	135.110	746	40.657	2.476	94.453	70%		18%	
2	Giappone	2.867	96.266	729	16.858	2.138	79.408	82%		13%	
3	Norvegia	1.346	54.147	697	26.407	649	27.740	51%		7%	
4	USA	903	44.550	259	10.207	644	34.343	77%		6%	
5	Cina	1.971	39.224	1.425	21.465	546	17.759	45%		5%	
6	Hong Kong	553	36.681	140	7.412	413	29.269	80%		5%	
7	Germania	1.959	30.881	458	7.410	1.501	23.471	76%		4%	
8	Corea del Sud	823	25.476	397	7.414	426	18.062	71%		3%	
9	Taiwan	502	19.872	152	7.482	350	12.390	62%		3%	
10	Singapore	706	18.873	446	11.583	260	7.290	39%		2%	
11	Regno Unito	617	16.816	246	6.824	371	9.992	59%		2%	
12	Danimarca	620	16.674	356	7.395	264	9.279	56%		2%	
13	Russia	1.597	14.108	1.289	6.905	308	7.203	51%		2%	
14	ITALIA	586	13.203	450	8.464	136	4.739	36%		2%	
15	India	333	11.711	276	10.464	57	1.247	11%		2%	
16	Svezia	348	11.147	166	1.566	182	9.581	86%		1%	
17	Arabia Saudita	101	10.416	40	927	61	9.489	91%		1%	
18	Turchia	552	9.124	456	8.269	96	855	9%		1%	
19	Brasile	172	7.569	155	5.883	17	1.686	22%		1%	
20	Belgio	122	6.804	1	3	121	6.801	100%		1%	

Figura 5



## Il rilancio della flotta italiana

- **1989** Il *flagging out* aveva raggiunto livelli allarmanti, la *bareboat charter registration* è stato il primo tentativo di ridare competitività all'armamento italiano. Nonostante il suo successo, il b/b non è riuscito ad impedire del tutto la perdita di tonnellaggio della flotta italiana.
- **1998** Il Registro Internazionale è stato istituito per dare maggiore competitività alle navi italiane che operano sui mercati internazionali. Per tale motivo non vi si possono iscrivere le navi che effettuano traffici nazionali.
- **1999** Con la liberalizzazione del cabotaggio completata nel 1999, il cabotaggio è di fatto aperto a flotte di altre bandiere europee. Ormai molti paesi europei consentono a navi iscritte nei loro secondi registri di fare cabotaggio nazionale e pertanto ciò consente alle stesse di farlo anche in Italia.



Le diverse condizioni esistenti in Europa impongono un urgente adeguamento della normativa italiana a quella degli altri paesi europei.

Figura 6

# Bareboat charter registration

(L.234/89; D.P.R. 66/90)

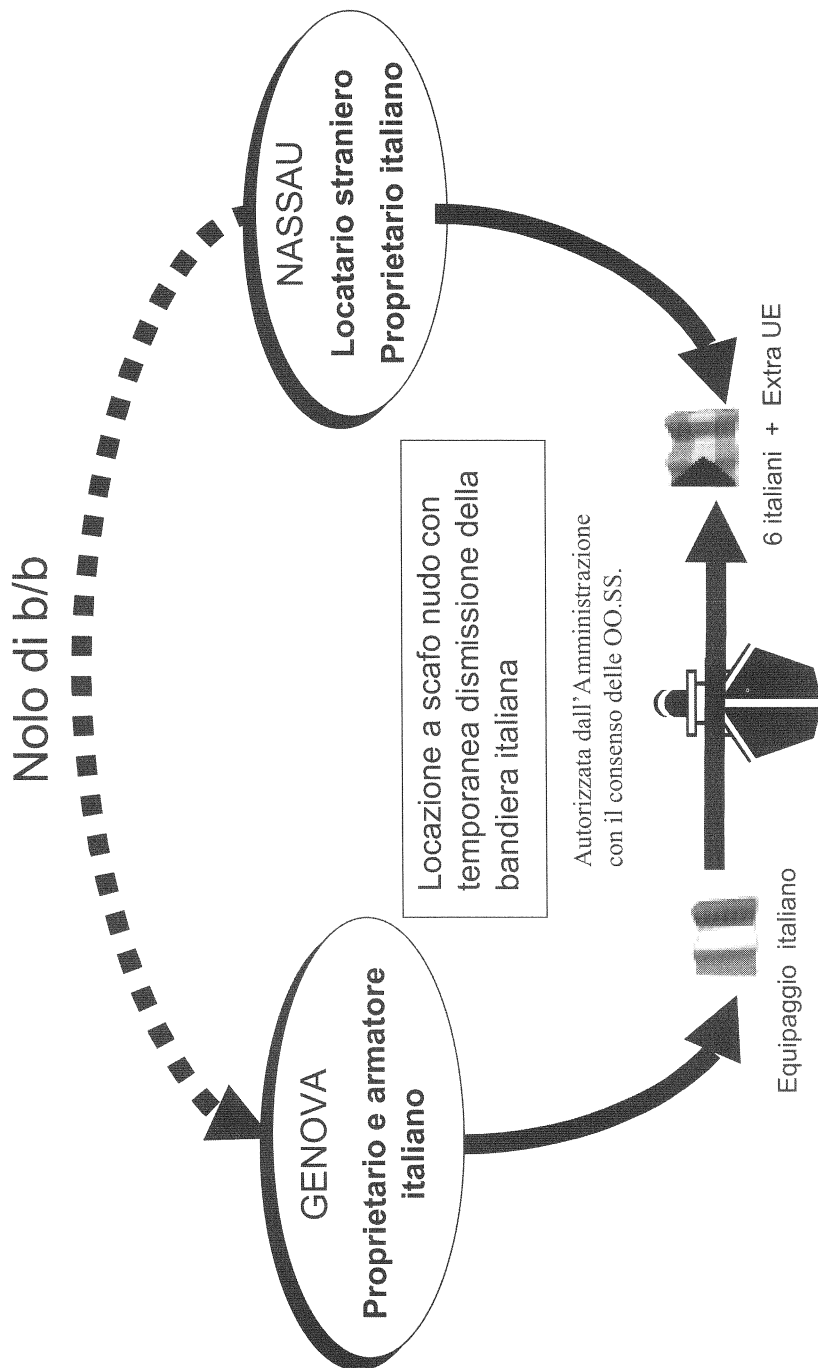
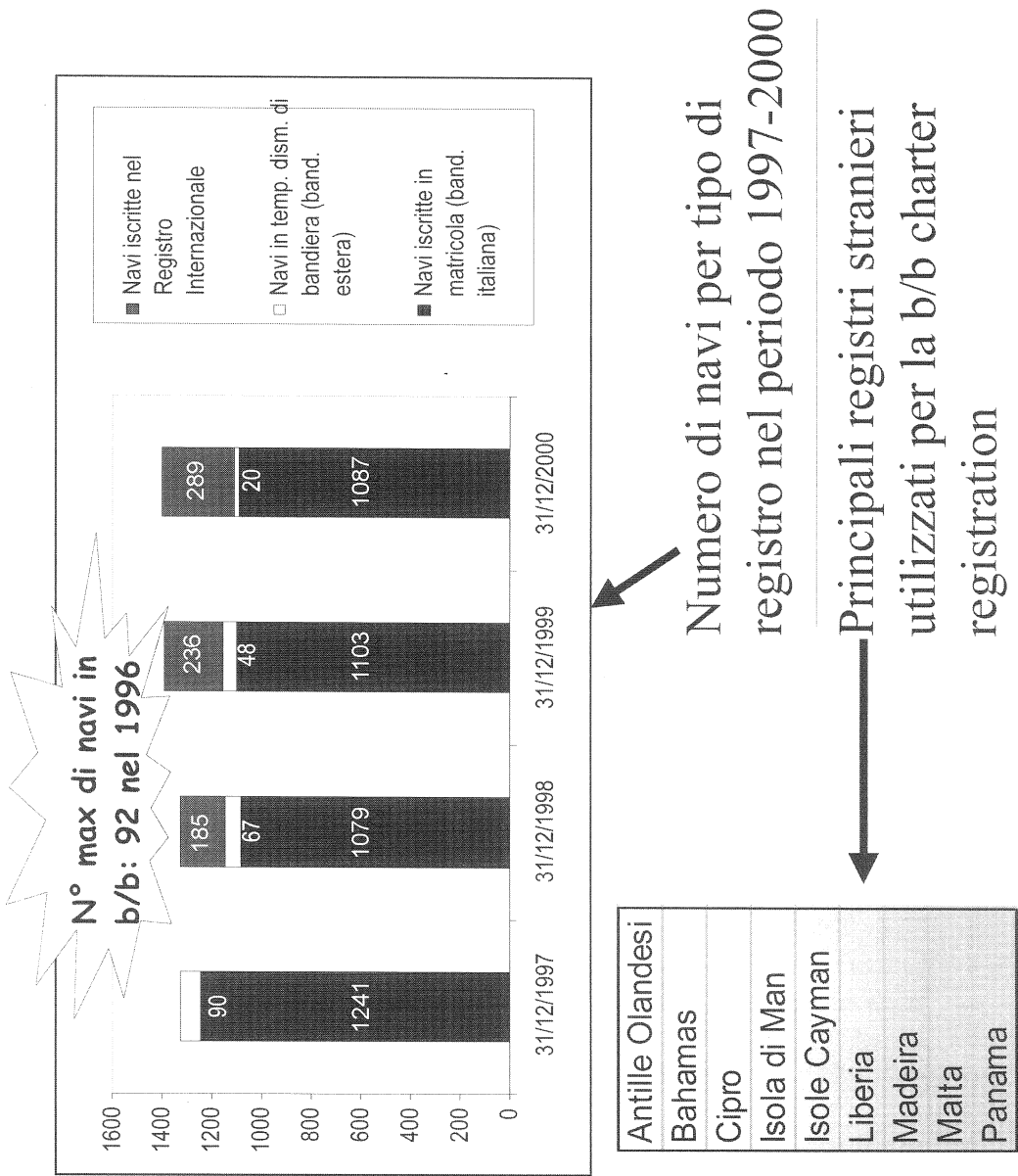


Figura 7

Figura 8



# Tonnellaggio della flotta mercantile italiana per tipo di registro

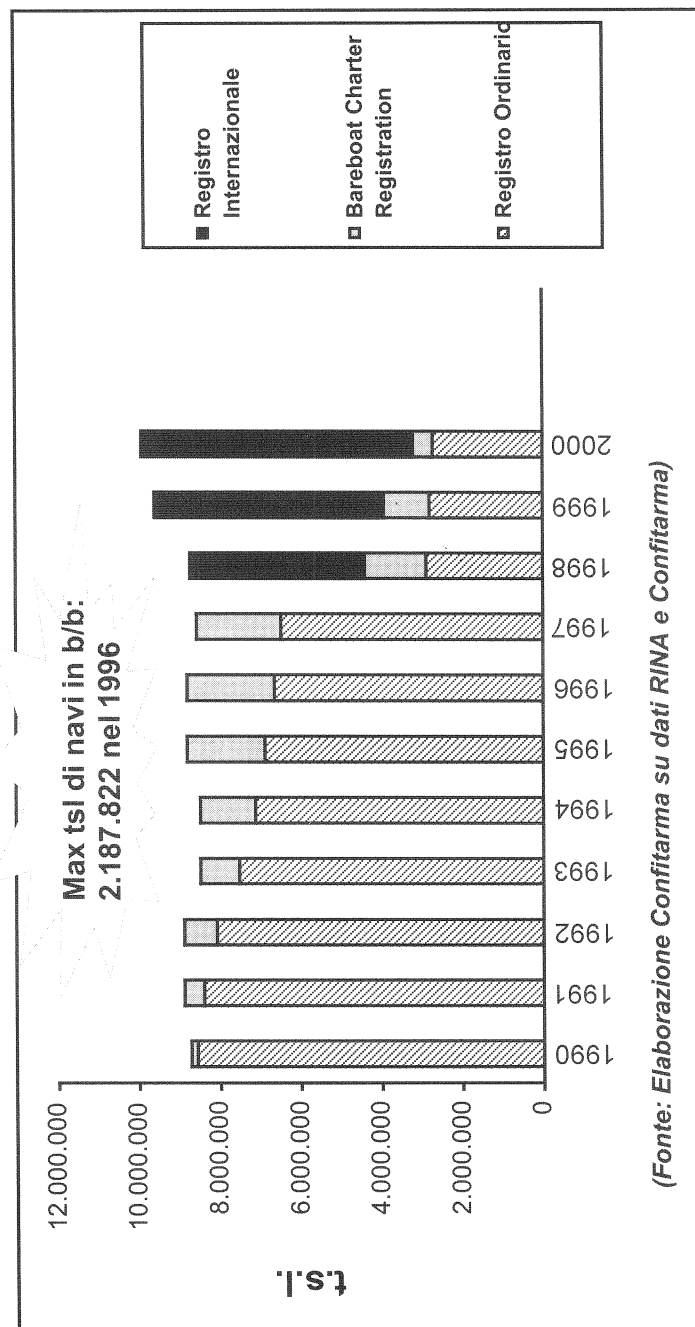


Figura 9

# Composizione della flotta italiana al 1° gennaio 2001

	N navi	tsl	tsl/nave
R.o.	1087	2.697.539	2.482
b/b	20	472.668	23.633
R.I.	289	6.777.964	23.453

N.B.: la stazza media delle navi nel R.I e nel b/b si equivale e risulta circa 10 volte più grande di quella delle navi nel R.O.

289	navi del R.I.
	di cui:
41	nuove costruzioni
36	provenienti dal b/b
23	acquisti dall'estero
189	provenienti dal R.o.

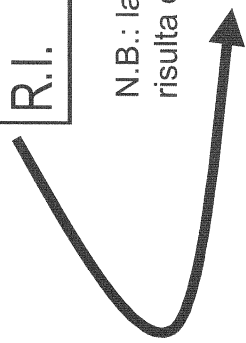


Figura 10

## Le principali differenze tra il Registro Ordinario ed il Registro Internazionale

	Registro Ordinario		Registro Internazionale	
	Tassazione in capo alla società	Costo del lavoro marittimo	Tassazione in capo alla società	Costo del lavoro marittimo
Benefici per l'armatore	Nessuno	Limitatamente al triennio 1999-2001, sgravio dell'80% dei contributi previdenziali ed assistenziali per chi opera nel cabotaggio nazionale per almeno il 50% dell'anno	Esenzione IRAP Abbattimento al 20% della base imponibile IRPEG (= tassazione al 7,4%)	Credito di imposta pari all'IRPEF del marittimo Sgravio del 100% dei contributi previdenziali ed assistenziali
Equipaggi	Tutti italiani/comunitari		Possibilità imbarco personale extra-comunitario	
Tipo di navigazione	(tutte)		Esclusivamente Internazionale (è consentito un solo viaggio di cabotaggio al mese).	

Figura 11

# Nazionalità degli equipaggi a bordo delle navi di bandiera italiana o in regime di temporanea dismissione

Figura 12

Registrazione	Navi < 3.000 t.s.l. o 4000 t.s.c.	Navi > 3.000 t.s.l. o 4000 t.s.c.
<b>Registro ordinario</b>	Tutti italiani/comunitari	
<b>B/B</b>	3 italiani/comunitari: <ul style="list-style-type: none"> <li>comandante</li> <li>due qualifche a scelta</li> </ul>	4+2 italiani/comunitari: <ul style="list-style-type: none"> <li>comandante</li> <li>primo ufficiale</li> <li>direttore di macchina</li> <li>ufficiale o sottufficiale</li> <li>un allievo ufficiale di macchina ed uno di coperta</li> </ul>
<b>R.I. lett. a</b>	Tutti italiani/comunitari Almeno due allievi ufficiali, uno di macchina ed uno di coperta	
<b>R.I. lett. b e c</b>	3+2 italiani/comunitari: <ul style="list-style-type: none"> <li>comandante</li> <li>due qualifche a scelta (di cui il primo ufficiale di coperta)</li> <li>un allievo ufficiale di macchina ed uno di coperta</li> </ul>	6+2 italiani/comunitari: <ul style="list-style-type: none"> <li>comandante</li> <li>primo ufficiale</li> <li>direttore di macchina</li> <li>3 fra ufficiali e sottufficiali</li> <li>un allievo ufficiale di macchina ed uno di coperta</li> </ul>

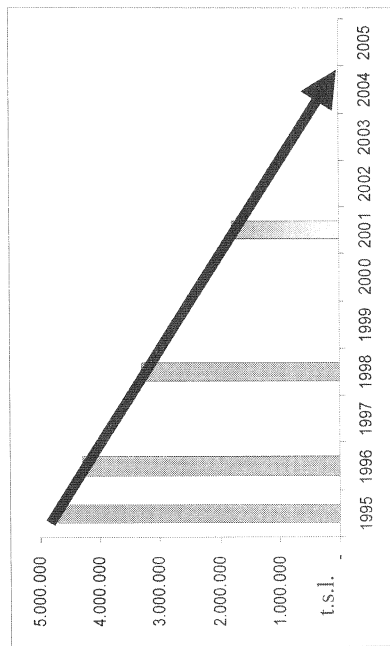
## Composizione degli equipaggi: deroghe

- La modifica dell'art. 318 del cod. nav. operata con la L.88/01 consente alle navi di nazionalità italiana di derogare, mediante accordo fra le parti (Confindarma - OO.SS.), alla composizione degli equipaggi.
- Per le navi nel Registro internazionale lett.a) che operano in acque territoriali straniere per lavori in mare, assistenza e rifornimento a piattaforme di perforazione o per servizi nei porti che siano per contratto obbligate dallo stato rivierasco ad imbarcare una quota di marittimi di quella nazionalità, è consentito imbarcare un numero di membri dell'equipaggio di nazionalità italiana determinato da appositi accordi stipulati tra le organizzazioni armatoriali e sindacali maggiormente rappresentative (L.522/99).
- In casi eccezionali, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro consente alle navi in regime di temporanea dismissione di bandiera di imbarcare ufficiali extracomunitari (primo ufficiale di coperta e di macchina e eccezionalmente direttore di macchina). Il numero di italiani imbarcati dovrà però essere aumentato a 6+2 lasciando all'armatore la scelta delle qualifiche ricoperte dai marittimi italiani.

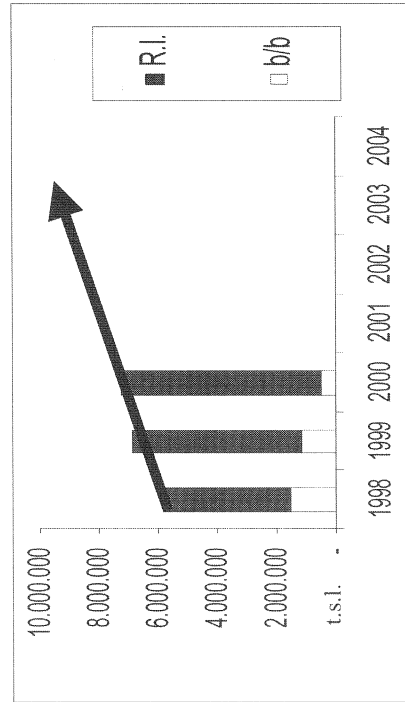
*Figura 13*



## Conclusioni: i risultati raggiunti



Nel 1997, le proiezioni ottenute per estrapolazione prevedevano la scomparsa della flotta italiana adibita ai traffici internazionali nel 2004



Dal 1998, con l'introduzione del R.I., la flotta italiana adibita ai traffici internazionali ha ricominciato a crescere

Figura 14

## GLI OBIETTIVI FUTURI

- Proroga ed estensione al 100% degli sgravi contributivi per il cabotaggio e riconoscimento del credito d'imposta sull'IRPEF del marittimo;
- Adozione di un sistema opzionale forfetario di tassazione del reddito, c.d. "tonnage tax";
- Sviluppo delle attività di formazione per i marittimi italiani;
- Superamento della distinzione tra Registro ordinario e Registro internazionale.

*Figura 15*

## GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il dottor Sisto per la sua brillantissima relazione. In questo caso, brillantissima non è il solito aggettivo di circostanza che si usa per complimentarsi con i relatori anche quando non si è del tutto convinti: la relazione è stata veramente densa e ricca di contenuti.

Il dottor Sisto ha individuato i problemi dello *shipping* e li ha esposti con chiarezza estrema: mi riferisco alla rilevanza fiscale del fenomeno, alle problematiche sulla nazionalità e sulla retribuzione di alcuni marittimi non comunitari che, imbarcati su navi nazionali, consentono una riduzione dei costi di esercizio che fino a qualche anno addietro erano talmente elevati per i nostri armatori da renderli poco competitivi nel mercato dei noli.

Il contenimento della retribuzione dei marittimi è, in taluni casi, l'unico strumento che può realmente ridurre certi costi; sappiamo tutti quanto incide la tassazione nei suoi vari aspetti: contributi, cassa marittima, previdenze varie, etc.

La ripresa del naviglio italiano è un dato di fatto innegabile, determinato da provvedimenti mirati ad un giusto equilibrio fra esigenze dei marittimi e degli imprenditori.

È ovvio che talvolta al ridimensionamento salariale corrisponde un servizio di qualità non eccelsa! Talvolta si sentono delle lamentele da parte dei passeggeri che, a bordo di navi da crociera, osservano come il trattamento del personale di camera non sia impeccabile come quello di una volta. Queste critiche in certi casi possono essere giustificate, ma è anche vero che il costo di un viaggio in crociera è oggi più competitivo rispetto al passato.

Un'ultima precisazione. Il dottor Sisto, con argomentazioni in gran parte condivisibili, ci ha spiegato che il termine "bandiere ombra" è ormai superato, per cui appare più giusto parlare di "ban-

diere di comodo”: prometto di non usare più quel termine anche se mi permetto di osservare che in taluni casi le somiglianze sono notevoli.